



35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 16 повестки дня. Совершенствование контроля за обеспечением безопасности полетов

КОНТРОЛЬ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ

(Представлено Бахрейном)

АННОТАЦИЯ

В настоящем документе проводится анализ проблем, связанных с внедрением государствами и ИКАО системы организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и обсуждаются возможные решения, которые рекомендуется рассмотреть Генеральной Ассамблее.

СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

- 1) Региональное совещание на высшем уровне по безопасности полетов и авиационной безопасности (Амман, Иордания, 9–12 февраля 2004 года) и материал совещания, выпущенный Консорциумом университета имени Джорджа Вашингтона (Эшбурн, штат Вирджиния, США).
- 2) Конференция по проведению ИКАО расширенных проверок в области безопасности полетов, Сингапур, 5–7 апреля 2004 года; и материал конференции, выпущенный Сингапурской авиационной академией (Сингапур).

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 Надежная и безопасная гражданская авиация является ключевым фактором в содействии развитию воздушного транспорта и социально-экономическому развитию. Достижение сбалансированности между потребностями в области экономики и безопасности полетов требует значительных усилий с точки зрения обеспечения наличия согласованных процедур и усовершенствованных технологий. Соблюдение стандартов ИКАО в области безопасности полетов имеет важное значение для обеспечения безопасности всех граждан, где бы они ни проживали и куда ни путешествовали. В качестве сторон, подписавших Конвенцию о

международной гражданской авиации (Чикаго, 1944), Договаривающиеся государства взяли на себя обязательство выполнять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), содержащиеся в Приложениях к Конвенции. В период с 1996 по 1998 годы ИКАО провела добровольные проверки по организации контроля за обеспечением безопасности полетов по Приложению 1 (Выдача свидетельств авиационному персоналу), Приложению 6 (Эксплуатация воздушных судов) и Приложению 8 (Летная годность). Результаты проверок показали наличие ряда недостатков в критически важных для безопасности полетов элементах. Действующая в настоящее время обязательная Универсальная программа по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов была начата в январе 1999 года, в результате которой были выполнены первоначальные проверки в области безопасности полетов в 181 из 188 Договаривающихся государств и 5 территориях, и контрольные проверки в большинстве государств к середине 2004 года. Проведенные оценки дали обилие данных и информации в пяти областях проведения проверок состояния безопасности полетов, охватывающих законодательные, нормативные, организационные аспекты и аспекты соблюдения требований к безопасности полетов, содержащихся в Приложениях 1, 6 и 8, в проверяемых государствах.

2. РАСШИРЕНИЕ УППКБП

2.1 В постановляющей части резолюции А33-8 Генеральной Ассамблеи ИКАО указывается, что УППКБП должна быть распространена на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы" (впоследствии было включено также Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"). В настоящее время ИКАО рассматривает вопрос о распространении УППКБП и на другие Приложения. Основанный на проверке отдельных Приложений подход может оказаться неподходящим по ряду причин. С учетом этого ИКАО рекомендовала общесистемный подход, а именно подход к оценке состояния системы в целом.

3. ПРОБЛЕМЫ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ И ИКАО

3.1 Для создания и поддержания подходящей нормативной системы в области гражданской авиации в целях выполнения SARPS государствам необходимо обеспечить надежную правовую основу наряду со структурой внедрения и адекватными людскими и финансовыми ресурсами. Важнейшими элементами государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, ведущими к достижению выполнения SARPS в области безопасности полетов, связанных с Приложениями, являются: авиационный закон, правила, структура ведомства гражданской авиации, кадры, технические руководства, сертификация, надзор и решение проблем в области безопасности полетов.

3.2 Многие государства испытывают серьезные трудности в плане выполнения своих обязанностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности в том, что касается людских и финансовых ресурсов. Наблюдается также нехватка подготовленного персонала и технических руководств для выполнения SARPS. Когда государство не в состоянии выполнить некоторые SARPS, оно либо уведомляет ИКАО о различиях, либо сообщает о более позднем контрольном сроке. В любом случае такой сценарий не отвечает интересам безопасности полетов. ИКАО и государствам необходимо углубленно рассматривать проблемы и находить возможные решения.

4. ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ

4.1 **Совершенствование деятельности на уровне ИКАО.** Накопленный в ходе выполнения УППКБП опыт по оказанию государствам помощи в выполнении SARPS, содержащихся в Приложениях 1, 6 и 8, показывает, что ИКАО необходимо усовершенствовать свою структуру по оказанию государствам помощи в подготовке их авиационных законов, правил, процедур предоставления технических рекомендаций персоналу и осуществлении сотрудничества с государствами в создании их структур по осуществлению функций контроля за обеспечением безопасности полетов и подготовке их персонала, с тем чтобы наделить их всем необходимым для выполнения SARPS, содержащихся во всех Приложениях. Существующая в Аэронавигационном управлении Секция по проверкам организации контроля за обеспечением безопасности полетов сравнительно весьма небольшая для того, чтобы заниматься всеми Приложениями. Таким образом, необходимо увеличить ресурсы ИКАО и в этих целях, возможно, следует создать отдельное управление по контролю за обеспечением безопасности полетов.

4.2 **Финансовая помощь.** Предлагаются некоторые следующие рекомендации:

a) *Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)*

В начале 2002 года ММФБП было дано поручение оказать государствам помощь в совершенствовании их функций по организации контроля за обеспечением безопасности полетов применительно к инфраструктуре аэропортов и аэронавигационному обслуживанию. Этот фонд следует пересмотреть, укрепить и сделать более удобным для пользователя в целях предоставления государствам необходимой финансовой помощи.

b) *Автономные/полуавтономные финансовые агентства*

Учитывая экономические преимущества безопасных и надежных воздушных путешествий, которые могут принести ощутимые результаты, такие агентства могут финансировать жизнеспособные проекты по созданию инфраструктуры контроля за обеспечением безопасности полетов.

c) *Региональная финансовая корпорация*

Можно создать фонды в целях обеспечения контроля за безопасностью полетов на региональной основе, в которых государства-члены будут сосредоточивать ресурсы и позднее распределять их среди нуждающихся государств.

d) *Проекты по линии Программы развития ООН (ПРООН)*

ПРООН оказывает государствам помощь в выполнении различных проектов. В ПРООН можно добавить требование о создании структуры по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, что может ощутимо помочь государствам в области создания государственных систем организации контроля за обеспечением безопасности полетов.

4.3 **Подготовка кадров.** В ходе выполнения УППКБП в отношении Приложений 1, 6 и 8 ИКАО провела ряд семинаров и практикумов по подготовке проверяющих из государств. ИКАО следует провести аналогичные семинары и практикумы для подготовки экспертов из

государств. ИКАО следует воспользоваться поддержкой зарекомендовавших себя международных и региональных учебных организаций, например: Университета имени Джорджа Вашингтона (Эшбурн, штат Вирджиния, США); Сингапурской авиационной академии; Авиационного колледжа (Нидерланды); Технического колледжа гражданской авиации имени Королевы Нур (Иордания); Учебной академии ФАУ (Оклахома, США). Такие учебные организации могут разработать требуемые учебные программы под руководством ИКАО в интересах государств.

4.4 Региональный подход. Имеются примеры успешного регионального сотрудничества при осуществлении контроля за обеспечением безопасности полетов применительно к Приложениям 1, 6 и 8, например, Агентство по безопасности полетов в Центральной Америке (ACSA), КОСКАП и т. д. Следует поощрять подобное региональное сотрудничество, с тем чтобы добиться успехов в области организации контроля за обеспечением безопасности полетов и в отношении других Приложений.

4.5 Сотрудничество с другими международными организациями. ИКАО и государства должны действовать в сотрудничестве с международными организациями, такими, как ИАТА, Университет имени Джорджа Вашингтона, и другими.

a) Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) успешно приступила к осуществлению программы ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП), в рамках которой накоплено обилие информации. Если между всеми такими программами, связанными с контролем за обеспечением безопасности полетов, будет налажен обмен информацией, и, по возможности, ресурсами, то выполнение SARPS будет более экономически эффективным.

b) Консорциум Университета имени Джорджа Вашингтона (GWU) совместно с Университетом имени Джорджа Мейсона осуществляет программу международных/региональных мероприятий на высшем уровне в области безопасности полетов и авиационной безопасности, которая повышает осведомленность о проблемах в этих областях. Университет имени Джорджа Вашингтона накопил ценные технические знания и материалы о совещаниях на высшем уровне в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

5. ТРЕБУЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ

5.1 Генеральной Ассамблее предлагается рассмотреть проблемы осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов и возможные решения, изложенные выше, и дать необходимые указания в отношении успешного осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов с охватом всех Приложений.